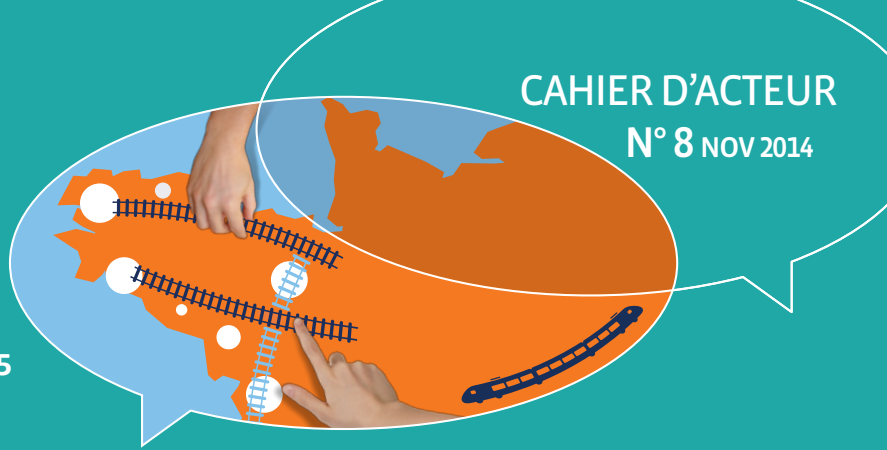


# DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

DU 04 SEPTEMBRE 2014 AU 03 JANVIER 2015

CAHIER D'ACTEUR  
N° 8 NOV 2014



## ÉDITO

Dès les années 1960, les chefs d'entreprise bretons ont porté une attention particulière aux projets d'infrastructures de desserte de la région. Conscients du handicap que représente la position « périphérique » de la Bretagne pour son développement, nous avons toujours milité pour une meilleure accessibilité du territoire, qu'elle soit routière, portuaire, aéroportuaire, et bien sûr ferroviaire. Nous en sommes convaincus pour le vivre au quotidien dans nos activités de chef d'entreprise : mieux et davantage connecter la Bretagne est indispensable pour son économie et ses emplois. Les trajets domicile-travail/étude, les relations commerciales, l'accès aux centres de décisions parisiens et européens, toutes ces mobilités participent et participeront à façonner l'avenir de notre territoire. À ce titre, LNOBPL est aux yeux de la Chambre de Commerce et d'Industrie de région Bretagne, représentant les 107 000 entreprises de toutes tailles de l'industrie, des services et du commerce, un projet majeur. Il s'agit de faire bénéficier l'ensemble des Bretons d'une qualité de service ferroviaire capable de répondre à leurs besoins futurs de mobilité. Dans leurs trajets de tous les jours, en Bretagne. Mais aussi dans leurs déplacements hors de la région, dans les liens fondamentaux avec leurs partenaires nationaux, européens et internationaux. Le risque de marginalisation de la région et de ses entreprises est important. En 2017, Bordeaux, pourtant situé à égale distance de Paris que Brest (500 km), sera à 2 h 05 de la capitale. Il ne faut déjà que 3 heures pour relier Marseille depuis Paris, alors que 750 km séparent les deux villes. Ne soyons pas les laissés pour compte ! Ce cahier d'acteurs présente nos analyses, nos attentes et nos interrogations vis-à-vis du projet. Elles sont au service d'une plus grande prise en compte des besoins des acteurs économiques afin d'accroître la pertinence des choix qui seront réalisés. Ils sont engageants sur le long terme, j'invite donc chacun à participer à ce débat essentiel pour l'avenir de la Bretagne.

**Alain DAHER**

Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bretagne



## I. GARANTIR A LA BRETAGNE UN ACCES AUX «TERRITOIRES QUI COMPTENT»

La position périphérique de la Bretagne, et de sa partie occidentale au premier chef, est une problématique connue et partagée par tous les acteurs régionaux soucieux de la pérennité de son développement. Cette « périphéricité » doit bien évidemment s'apprécier par rapport à Paris. Mais aujourd'hui plus que jamais, elle doit également être évaluée en relation avec le cœur économique et décisionnel de l'Europe.

L'organisation historique « en étoile » du réseau ferré français se renforce encore avec les programmes de Lignes à Grande Vitesse (LGV). Les premières lignes inaugurées dans l'hexagone en témoignent : Paris – Lyon, Paris – Strasbourg et Paris – Lille ont été mises en service dès 2000. Les projets transversaux, symboles d'une vision et d'une structuration alternative du réseau de transport français sont aujourd'hui délaissés. Il est nécessaire d'en prendre acte dans l'analyse du projet LNOBPL : la compétitivité d'un territoire en région est largement fonction de son temps de trajet avec l'Île-de-France.

# DÉBAT PUBLIC

## PROJET LNOBPL

« Les transports sont fondamentaux pour l'efficacité de l'économie européenne, il est donc plus important que jamais d'investir dans les liaisons de transport pour soutenir la reprise économique. Les régions d'Europe mal desservies ne pourront pas se développer ou prospérer. »

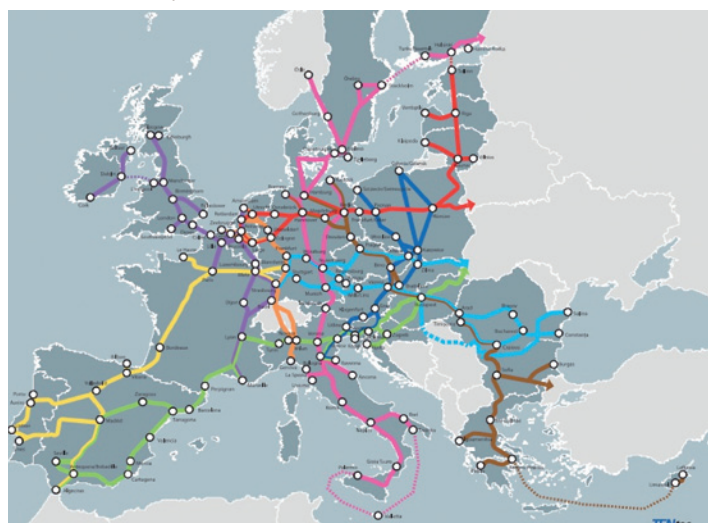
Siim KALLAS,  
vice-président de la Commission  
européenne chargé  
des transports, 2014

sièges des groupes du CAC 40 et 22%<sup>3</sup> des Entreprises de Taille Intermédiaire françaises. Mais si l'accès à Paris est un premier impératif pour notre région, il n'est pas le seul. L'Ile-de-France est en effet une plateforme ou un point de passage obligé pour les trafics passagers et fret dans la relation de la Bretagne avec le cœur de l'Europe.

La carte ci-après présente le réseau transeuropéen de transport et les principaux couloirs de transit sur lesquels seront concentrés 80% des investissements ferroviaires de l'Union

### RÉSEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT

commission européenne - 2013



<sup>1</sup> Source : Note d'information 14.01 / MESR-DGESIP/DGRI-SIES

<sup>2</sup> Source : Infogreffe

européenne d'ici à 2020<sup>4</sup>...pour un réseau qui doit être achevé en 2030. Force est de constater que notre région est marginalisée en Europe tandis qu'un véritable réseau dense d'infrastructures se construit depuis l'Alsace jusqu'en Pologne.

Dans ce contexte européen, LNOBPL est pour les chefs d'entreprises bretons un outil que nous devons porter collectivement pour garantir un niveau d'interconnexion conforme aux standards de mobilité qui s'imposent en France et en Europe, tant pour le trafic passager que pour favoriser le développement du fret ferroviaire international.

## II. DISPOSER D'UN OUTIL NÉCESSAIRE AU DÉVELOPPEMENT DE TOUTES LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

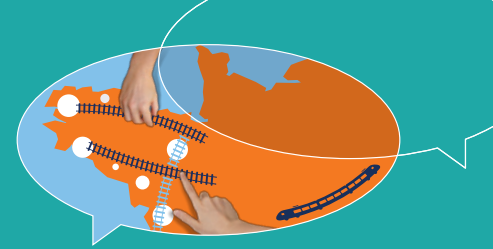
Qu'il s'agisse de démarcher de nouveaux clients, de conquérir de nouveaux marchés, d'attirer des compétences rares ou de nouveaux investisseurs, les projets des entreprises bretonnes sont étroitement liés aux questions de déplacement et de facilité d'accès aux territoires. Ces mobilités économiques sont plurielles et concernent très directement des secteurs d'activités majeurs en Bretagne.

La diversité des **entreprises de commerce et de services** présente en Bretagne (Bancassurance, SSII, communication, ingénierie, activités de conseil, secteur de l'hôtellerie et du tourisme, etc.) concourt pour une très large part à la production de richesse régionale. Intégrés dans divers réseaux, travaillant souvent en lien avec un siège social situé à Paris, positionnés sur un marché national, ces **86 000 établissements comptant 520 000 salariés** se doivent d'être en contact permanent avec leurs clients et leurs fournisseurs. LNOBPL est à ce titre un outil nécessaire à leur avenir, à leur croissance et à l'emploi qu'ils génèrent sur l'ensemble du territoire breton.

Les **10 600 établissements et leurs 160 500 salariés de l'industrie** bretonne partagent les mêmes problématiques. Ainsi, les entreprises « pépites » régionales, qui se développent aujourd'hui dans les énergies marines ou les

<sup>3</sup> CESER Ile-de-France

<sup>4</sup> Commission européenne 7/01/2014



biotechnologies, sont dès les toutes premières phases de développement amenées à travailler à l'échelle nationale voire internationale.

Ce tissu de PME bretonnes est étroitement associé dans ses activités à de **grands donneurs d'ordre nationaux ou internationaux** dont les centres de décision sont situés hors Bretagne. Thales, DCNS ou encore Orange comptent parmi ces grands groupes qui participent au dynamisme économique breton. Le maintien en région sur le long terme d'établissements appartenant à ces groupes nécessite un niveau de connectivité élevé des territoires où ils sont implantés.

Par ailleurs, la vitalité des éléments moteurs de l'innovation et de l'enseignement supérieur que sont nos **Universités et nos grandes écoles ou nos pôles de compétitivité « mondiaux »** de la Mer à Brest (près de 150 PME adhérentes) et Images & Réseaux à Lannion (plus de 200 entreprises adhérentes) repose elle aussi sur la mobilité.

Enfin un « focus » doit être fait sur l'activité touristique. Le **tourisme** représente 8 % du PIB breton contre environ 6,5 % à l'échelle France. Avec près de 50 000 emplois, il compte parmi les secteurs économiques clés pour la région. Les modifications des pratiques touristiques et notamment le développement des courts séjours, et la volonté partagée de proposer une alternative au « tout voiture » font de LNOBPL un outil essentiel pour consolider cette activité économique.

### III. SE DOTER D'INFRASTRUCTURES FAVORABLES AU DEVELOPPEMENT DE NOUVELLES LOGISTIQUES

Avec 20 millions de tonnes importées et 16 millions de tonnes exportées chaque année, l'économie bretonne apparaît très concernée par les enjeux de transport et de logistique. La question du **fret ferroviaire** revêt en effet une dimension particulière en Bretagne. Ainsi, pour accéder aux marchés européens, les entreprises bretonnes doivent parcourir en moyenne 300 à 350 km de plus que leurs concurrentes du continent. Avec pour conséquence des coûts de

transport logistiques majorés de 20% à 30% pour ces trajets longue distance et la perte de compétitivité qui en résulte.

**L'industrie agroalimentaire** bretonne, représentant près de 59 000 emplois, est particulièrement concernée par cette problématique logistique. Cœur de l'économie de production en Bretagne, l'avenir de ce secteur économique est lié à sa capacité d'export de ses productions en France et à l'étranger.

Les récents débats sur l'écotaxe ont mis à jour cet enjeu particulièrement sensible pour la région, à la croisée des chemins entre l'indispensable maintien de la compétitivité de nos entreprises et des emplois bretons et la nécessité de financement de nouvelles infrastructures de transport.

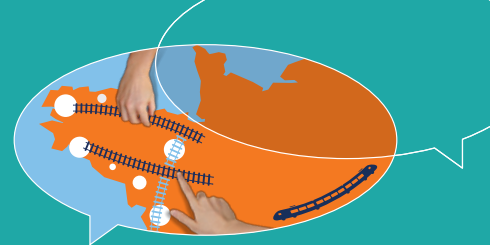
Le fret est intégré aux cinq objectifs du projet. Nous demandons que cette dimension soit travaillée de manière approfondie par le maître d'ouvrage dans ses travaux. LNOBPL, par sa capacité à dégager de nouveaux sillons pour le transport de marchandises, doit être un outil clé pour favoriser le développement du fret ferroviaire qui devra par ailleurs être accompagné par une véritable politique nationale.

*« Cinquième région de production au plan national, la Bretagne entend conserver son rang parmi les régions de production en France ce qui rend impérative la maîtrise des coûts logistiques »*

Plan régional d'actions logistiques  
Conseil régional de Bretagne 2013

### IV. BÉNÉFICIER D'UNE INFRASTRUCTURE UTILE AU PLUS GRAND NOMBRE

Le projet LNOBPL s'inscrit dans la continuité des projets LGV Bretagne – Pays de la Loire. Il vient compléter une infrastructure qui ne desservira directement que les métropoles de l'est breton et n'irriguera pas le reste des populations et des entreprises de la région. Les liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire viennent alors compléter et enrichir l'apport de la LGV qui sera mise en service en 2017 qui pourra ainsi profiter à l'ensemble de la population bretonne.



L'apport de ces nouvelles infrastructures ne saurait être réduit à un gain de temps en direction de Paris. Outre la métropole brestoise (320 000 habitants), les tracés proposés desservent les aires urbaines de Saint-Brieuc, Guingamp, Lannion, Morlaix, Redon, Vannes, Auray Lorient et Quimper soit un total de près de 850 000 habitants. C'est bien l'ensemble de ces populations qui bénéficieront de ces lignes nouvelles, y compris en trafic intrarégional.

Le maillage des villes moyennes et le développement de leur relation fait en effet partie intégrante du projet LNOBPL. Les perspectives de **croissance de près de 24% de la population bretonne à horizon 2040** vont générer de nouveaux besoins de déplacements qu'il est nécessaire d'anticiper. Tous les territoires sont concernés puisque l'ensemble des départements bretons voient leur croissance démographique annuelle supérieure à celle de la moyenne de France métropolitaine d'ici à 2040. Les problèmes de **congestion routière** que nous connaissons d'ores et déjà aujourd'hui risquent de s'accroître, à rebours des préoccupations environnementales que nous partageons tous.

Le réseau ferré breton sera proche de la saturation en 2030, il est indispensable d'anticiper les difficultés de déplacement intrarégionales qui freineront nos échanges au quotidien.

## V. UNE PISTE DE TRAVAIL À PRIVILÉGIER : LE SCÉNARIO BLEU

Le débat public doit permettre de faire émerger des pistes de travail pour le maître d'ouvrage. La CCI Bretagne exprime ici sa préférence pour le scénario Bleu, avec l'option nord-vilaine assurant une desserte de Redon. Au vu des données présentées, ce scénario médian permet de respecter les

grands objectifs du projet pour un coût prévisionnel de 3,1 Mds d'euros. Il a l'avantage, par comparaison avec le scénario mauve d'un coût moindre, de faire réellement évoluer la liaison Rennes – Nantes avec des gains de temps proches de la demi-heure. Il permet en outre de supporter un trafic équivalent au scénario vert, la plus onéreuse des trois options proposées.

Pour autant, cette préférence ne doit pas être considérée comme un blanc-seing. Des questions essentielles ne trouvent en effet à cette heure pas de réponse précise. Nous réaffirmons tout d'abord notre souhait de **voir les trajets Brest – Paris et Quimper – Paris réalisables en 3 heures en condition commerciale** grâce à LNOBPL. C'est une des raisons d'être de ce projet et les ambiguïtés qui demeurent doivent être clarifiées.

Ensuite, l'arrivée en 2017 - dans 2 ans donc - de la LGV Rennes-Paris et Nantes-Paris va profondément changer les conditions de desserte de l'est-Bretagne. Le trafic et les pratiques des usagers (report modal) en seront nécessairement modifiés. La refonte globale des horaires du réseau à cette même date accentuera le phénomène. Des ajustements, peut-être d'importance, seront à réaliser.

Le projet, enfin, est prévu à « horizon 2030 ». Infrastructure lourde, LNOBPL nécessite un temps long de conception et de construction. Cependant les objectifs qu'il porte sont espérés et attendus depuis de nombreuses années déjà par les acteurs économiques locaux.

D'autres territoires en France et en Europe avancent, progressent. Un engagement de tous doit être pris pour porter LNOBPL et défendre sa concrétisation rapide. Il en va de l'avenir de notre Bretagne !